

prima dată cînd Cyril Neveu nu atingea Dakarul...

Dan NĂSTASE

MICROSIOANE

EXPERIENȚA

Eu am lucrat
și pe camioane
și pe taxiuri.
Să știi însă că volanul
are aceleași pretenții.

LEGENDA

Pe cînd gonea cu calul
spre iubita sa cu sprîncene multe,
s-a născut cîntecul:
„Pe mine m-ai omorît
dar cu calul ce-ai avut?"
Acum, la volan,
nu un cal,
ci herghelii întregi de cai-putere
trebuie ocrotite.

ALBUM AUTO • ALBUM AUTO • ALBUM AUTO



VAUXHALL ASTRA GTE

Coupé derivat din Opel Kadett, „super motorizat" datorită unui motor de 1998 cmc cu injecție de benzină, patru cilindri în linie, așezat transversal în față. Tracțiune pe roțile din față. Raport de compresie 9,2:1. Puterea maximă 115 C.P. la 5400 rot/min. Cuplul maxim 17,5 kgfm la 3000 rot/min. Pneuri 185/65 HR. 14. Viteza maximă 193 km/h. Accelerație de la 0 la 100 km/h în 10 secunde.

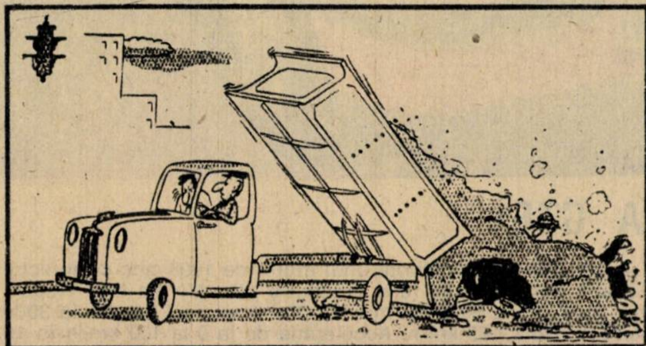
511 km/h



Imaginea a fost luată pe pista de sare a lacului Bonneville din S.U.A., cu ocazia tentativei pilotului Don Vesco de a-şi doborî propriul record de viteză realizat pe vehicule cu două roţi, de 511 km/h.

Vehiculul este o construcţie specială a firmei Kawasaki, dotat cu două motoare a cîte 1300 cmc, fiecare de 6 cilindri în 4 timpi şi două turbocompresoare. Raportul putere-greutate de 1,3 kg/CP, comparat cu cel al unui Renault de F.1, care este de 1,2 kg/CP, este remarcabil deoarece o maşină de F.1 este concepută, înainte de toate, pentru acceleraţii, în timp ce „trabucului" pilotat de Don Vesco îi trebuie viteză mare.

Motor 2x1300 cmc Kawasaki, 6 cilindri, 4 timpi, două turbo. Deci 2,6 l şi 12 cilindri; 500 C.P., injecţie electronică, aprindere electronică; şasiu-monococă din fibre de sticlă; greutate 650 kg; dimensiuni: lungime 7,20 metri, lăţime 60 cm; roţi din aluminiu tratat; carburant: nitrometan; capacitate rezervor: 28 l; consum: 100 l/100 km; particularităţi: toate comenzile sînt asistate cu aer comprimat; ore de muncă la vehicul: doi ani, 8—9 persoane lucrînd cîte opt ore pe zi.



LINCOLN CONTINENTAL

Cu modelul „88" constructorii americani s-au apropiat foarte mult de „stilul" european, nereuşind totuşi să intre în categoria autoturismelor de lux performante ale căror caracteristici sînt definite de Mercedes şi BMW. Motorul este un şase cilindri în V, amplasat transversal în faţă. Capacitatea cilindrică este de 3800 cmc. Puterea maximă disponibilă 140 C.P. la 4500 rot/min. transmisia automatică de tipul „transaxle". Suspensia este prevăzută cu sistem electronic de reglarea forţei de amortizare în funcţie de condiţiile de rulare, astfel încît să se asigure maximum de confort pentru pasageri. De asemenea, direcţia este servoasistată printr-un sistem controlat electronic. Viteza maximă 180 km/h. Acceleraţia de la 0 la 100 km/h în 11 secunde. Consum mediu de benzină 14 litri/100 km.

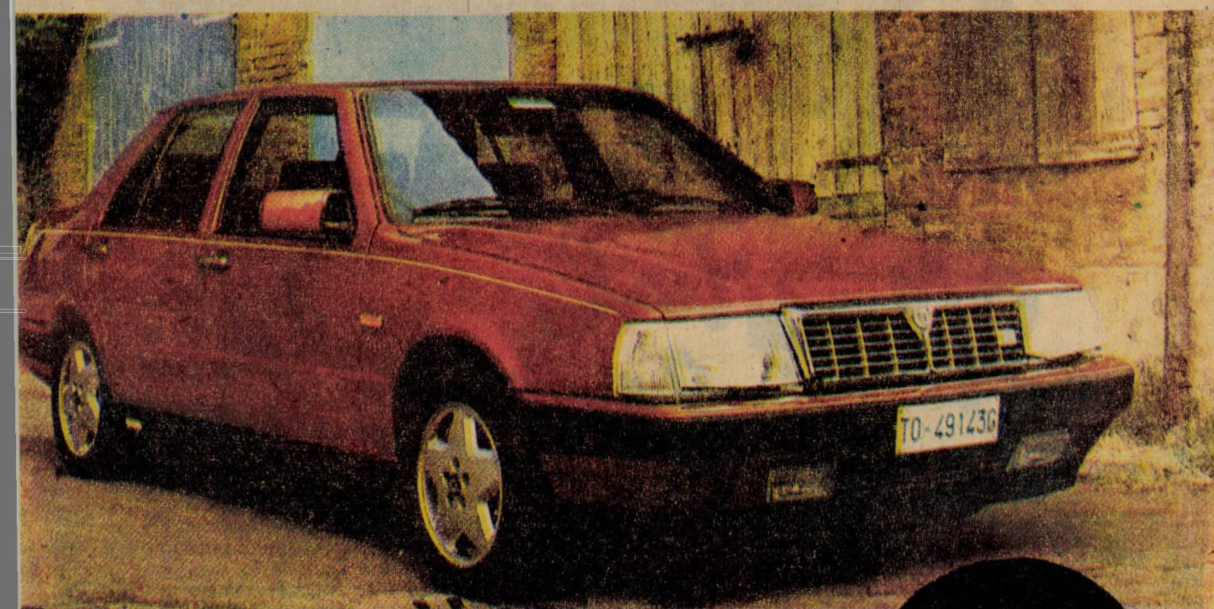
LANCIA THEMA 8.32

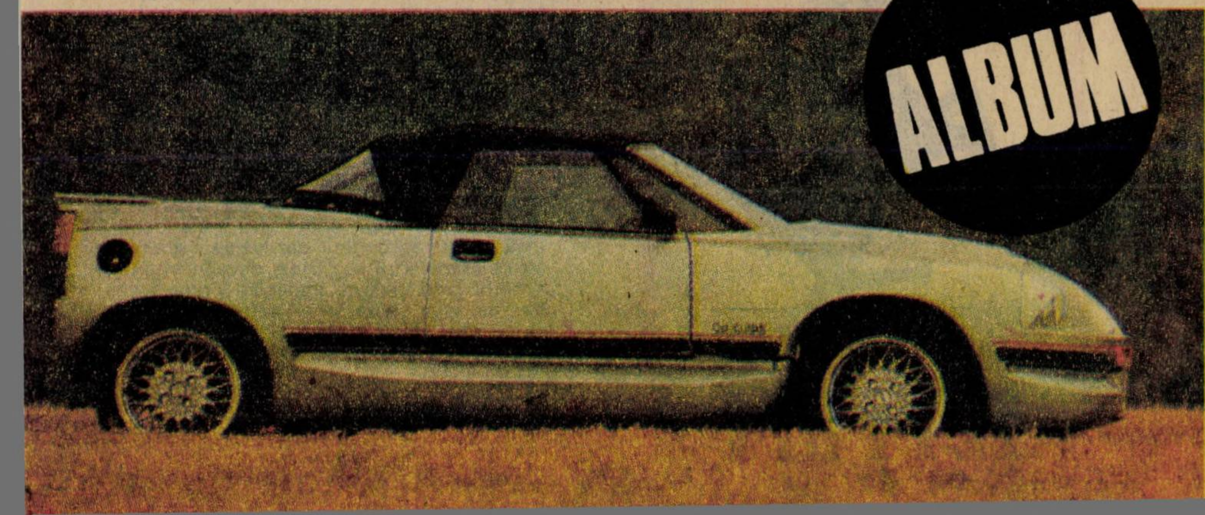
Thema 8.32 este o Lancia sau un Ferrari? Corect, s-ar putea răspunde că este o Lancia animată de un motor Ferrari. Are un motor de opt cilindri în V la 90° amplasat transversal în faţă. Tracţiunea pe roţile din faţă. Capacitatea cilindrică 2927 cmc. Alezaj x cursă 81,0 x 71,0. Puterea maximă 215 C.P. la 6750 rot/min. Cuplul maxim 29 kgfm la 5400 rot/min. Raport de compresie 10,5:1. Patru axe cu came (cîte două pentru fiecare rînd de cilindri) acţionate prin curea dinţată şi patru supape pe cilindru. Sistem de injecţie Bosch KE3-Jetronic. Pneuri 205/55 VR 15. Viteza maximă de 240 km/h se obţine în treapta a V-a a cutiei de viteze. Acceleraţia de la 0 la 100 km/h în 7,3 secunde. Consumul mediu 17,2 litri/100 km. Lungimea 4590 mm, lăţimea 1733 mm, înălţimea 1415 mm. Greutatea la gol 1400 kg. Capacitatea rezervorului de benzină 70 litri.

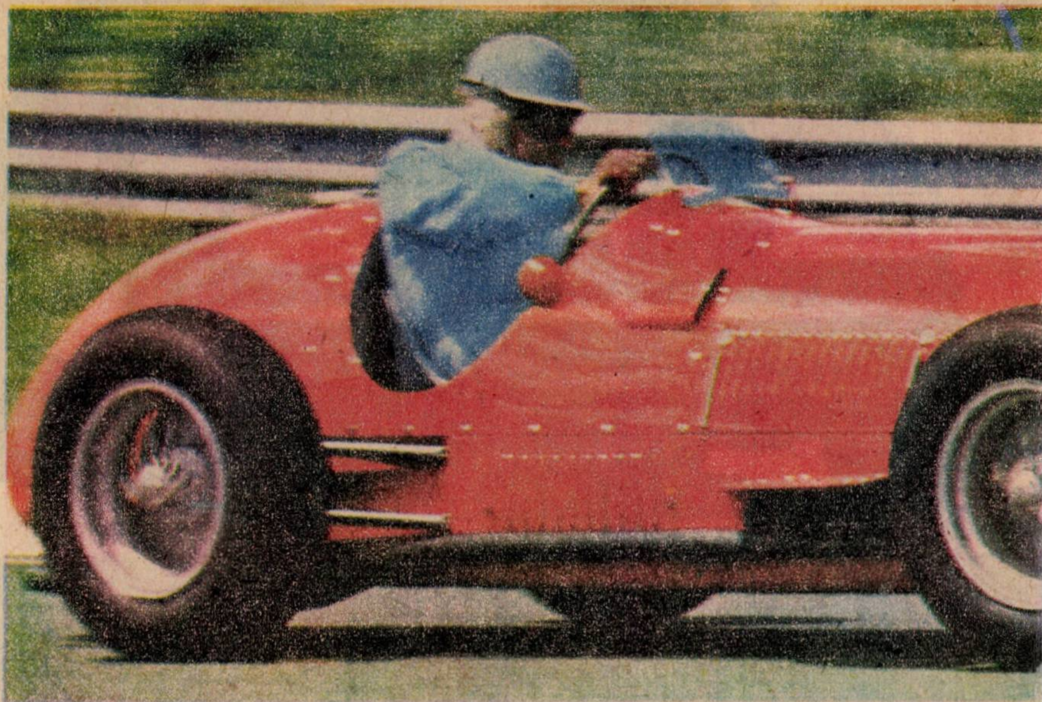
AVA K 1

Autoturism produs în Anglia cu mecanică de Ford Escort RS Turbo. Forma caroseriei simplă şi atrăgătoare, prezintă cîteva elemente originale cum ar fi blocurile optice faţă şi spate. Motorul cu patru cilindri în linie, aşezat transversal în faţă. Tracţiune pe roţile din faţă. Capacitatea cilindrică 1597 cmc. Două supape pe cilindru. Puterea maximă 130 CP la 6000 rot/min. Cuplul maxim 19 kgfm la 3000 rot/min. Raport de compresie 8,3:1. Supraalimentare cu turbosuflantă acţionată de energia gazelor de evacuare. Greutatea la gol 820 kg. Coeficient aerodinamic Cx=0,30. Viteza maximă 202 km/h. Acceleraţia de la 0 la 100 km/h în 7,6 secunde. Consum mediu de benzină 10,2 litri/100 km.




TO-49143G


ALBUM

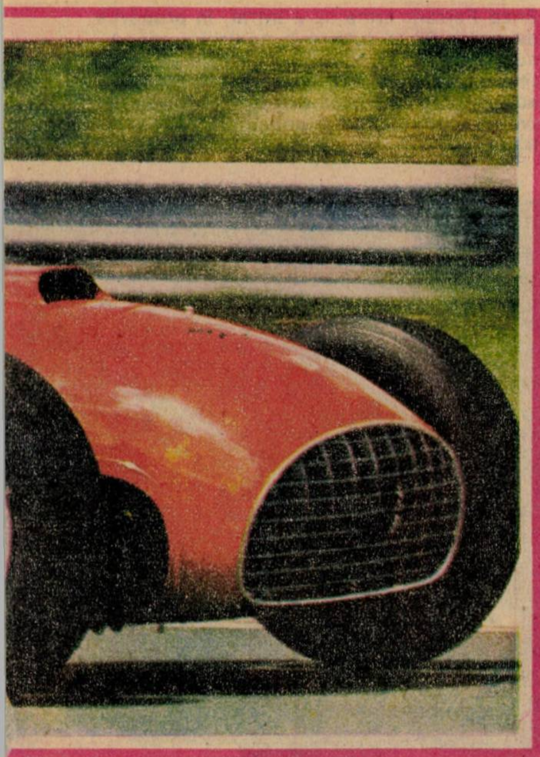


Sfîrşitul unei legende



Cu ani în urmă, preşedintele statului italian, aflat în vizită la Salonul de automobile de la Torino, s-a oprit ceva mai mult la standul unde erau expuse ultimele modele ale firmei Ferrari. Într-o linişte deplină, întregul grup de persoane oficiale a privit cu admiraţie exponatele, vopsite toate, ca de obicei, în roşu. La un moment dat, cineva i-a spus preşedintelui: „Cred că n-ar fi rău ca Ferrari să primească titlul de senator"... Şeful statului a răspuns: „După titlurile şi onorurile ce i s-au acordat de-a lungul vieţii, cred că acesta ar fi cel mai insignifiant. Nu cred că aşa ceva l-ar mai interesa"...

Într-adevăr, pe Enzo Ferrari titlurile şi onorurile nu l-au ocolit. Nu l-au ocolit, însă, nici eşecurile, deziluziile, dramele strict intime. Fiul său Dino, devenit inginer, a murit cînd încă nu împlinise vîrsta de 25 de ani, din cauza unei nefrite. Cînd s-a stins din viaţă, tînărul Ferrari abia încheiase proiectul motorului Dino, un motor



ce avea să marcheze un moment important în şirul de motoare al vestitei firme italiene. Durerea provocată de dispariţia lui Dino nu s-a estompat cîtuşi de puţin în inima lui Enzo Ferrari, astfel încît cartea sa de memorii (intitulată „Bucuriile mele teribile") se încheie cu cuvintele: „Nici o viaţă nu este plină de satisfacţii fără existenţa unui copil."

Cine a fost, de fapt, Enzo Ferrari? În aceeaşi carte pe care am menţionat-o, el spune că s-a născut la 18 februarie 1898 şi că a visat, din adolescenţă, să devină cîntăreţ de operă sau cronicar sportiv. N-a ajuns nici una nici alta, ci pilot de curse. Un pilot de valoare. Curînd, însă, a renunţat la pilotaj pentru a se consacra activităţii de manager. Rebel, încăpăţînat, dotat cu un deosebit talent în a dirija oamenii de sub conducerea sa, Ferrari lucrează în serviciul de curse al firmei Alfa-Romeo, devenind, începînd din 1933, reprezentantul sportiv al acesteia. Cu şapte ani mai tîrziu, el angajează, în marea cursă de şosea Mille Miglia, o maşină care nu purta numele de Alfa-Romeo. Era un prim pas spre independenţă. Al doilea pas l-a făcut în 1943, cînd, în urma unei legi a vremii (legea descentralizării) a trebuit să părăsească Modena, localitatea sa de naştere, şi să se instaleze la Maranello, devenit şi rămas pînă astăzi „fieful" firmei care are drept simbol un „cavallino rampante" (un căluţ ridicat în două picioare).

Ferrari a construit prima maşină de curse la Modena. Dotată cu un motor de 8 cilindri în V totalizînd 1500 cmc, aceasta încă nu purta numele vestitului constructor de mai tîrziu. Prima maşină cu numele de Ferrari a apărut în 1947, la Maranello, ea fiind opera inginerului Colombo. Era echipată cu un motor de 12 cilindri în V, o arhitectură nobilă şi costisitoare, cultivată de Ferrari cu o pasiune ieşită din comun. Au urmat alte şi alte construcţii, mai ales cele din campionatul mondial de Formula 1, un campionat în care Enzo Ferrari a fost prezent fără întrerupere, din 1950, de la înfiinţare şi pînă astăzi. Cu ingineri dintre cei mai buni (Gioachino Colombo, Carlo Chiti, Mauro Forgheri, John Barnard) şi cu piloţi dintre cei mai iluştri (Tazio Nuvolari, Juan Manuel Fangio, Niki Lauda, Gilles Villeneuve etc.), squadra Ferrari a obţinut în cursele Grand Prix şi în campionatul mondial al mărcilor cel mai mare număr de victorii şi de titluri dintre toţi participanţii.

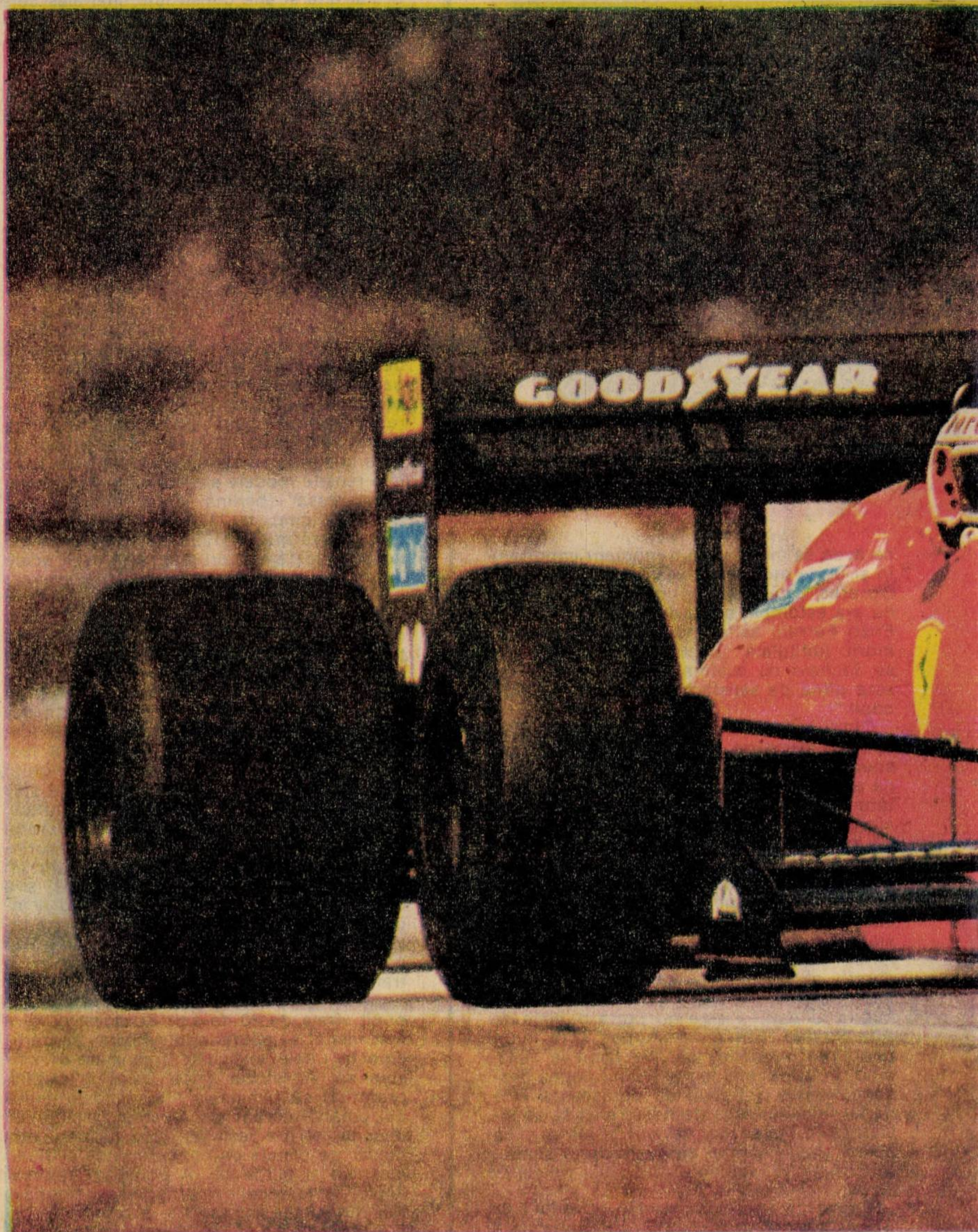
Dar Ferrari n-a însemnat şi nu înseamnă numai echipa de curse. El înseamnă şi uzina de maşini de lux, de mică serie, ultraperformante, destinate unor personalităţi din lumea artei, a politicii, a sportului, a afacerilor. Rezumîndu-se la o producţie de numai cîteva sute de exemplare pe an, uzina Ferrari realizează, cu o minuţie ireproşabilă, acele automobile pentru cumpărarea cărora trebuie să aştepte la rînd pînă şi cei mai vestiţi magnaţi ai finanţelor şi care costă sume exorbitante. Unul din cele mai reuşite modele ale firmei, numit Ferrari „Testarossa" (berlină, două locuri, motor de 4942 cmc, cu 12 cilindri boxer, 390 C.P., viteză maximă 290 km/h) se vinde cu un preţ de 18—20 ori mai mare decît acela al unui Fiat Tipo.

Mergînd pe linia construirii unor maşini de excepţie, de serie mică, şi pe linia întreţinerii unei costisitoare echipe de Grand Prix, refuzînd, decenii la rînd, să facă publicitate cu ajutorul automobilelor sale de curse, Enzo Ferrari n-a devenit un om bogat. El a trăit mereu pe linia dintre stricta rentabilitate şi eşecul economic şi a fost nu o singură dată în postura de a fi înghiţit de marile concerne ale domeniului. La sfîrşitul anilor '60, cînd se afla în dificultate, Ford a lansat un „atac" spre constructorul italian pentru a-i cumpăra firma. Neputîndu-l elimina de pe pistele de concurs (în campionatul mărcilor), pentru care şi-a construit maşini speciale, firma Ford a încercat să-l anihileze pe Enzo Ferrari pe tărîmul industriei de automobile. Dar micul constructor din Maranello a refuzat orice tranzacţie, rămînînd independent.

La 18 februarie 1988, Enzo Ferrari a împlinit vîrsta de 90 de ani. Cu acest prilej a fost invitat să apară la televiziune, să participe la unele festivităţi organizate în cinstea sa. A refuzat orice ieşire în public, preferînd să rămînă la Maranello în mijlocul colaboratorilor săi. Dealtfel, în ultimele decenii, el n-a ieşit aproape nicăieri, nici măcar pe pistele de concurs unde evoluau maşinile şi piloţii săi. A primit, în schimb, acolo, la Maranello, numeroase personalităţi din lumea întreagă şi a organizat, cel puţin o dată pe an, conferinţe de presă, pe

parcursul cărora şi-a impresionat oaspeţii prin inteligenţă, vervă, spirit caustic şi o profundă cunoaştere a problemelor ce frămîntă automobilismul mondial.

La începutul verii lui 1988, un eveniment cu totul deosebit a avut loc în viaţa lui Enzo Ferrari: firma sa a intrat, în proporţie de peste 90 la sută, sub controlul concernului Fiat. Ceea ce fusese pe cale să se întîmple de atîte ori înainte, s-a întîmplat acum, cînd celebrul constructor, aflat în pragul asfinţitului, a consimţit să se retragă, lăsînd la conducerea firmei, cu



competenţe limitate, pe Piero Lardi-Ferrari, cel de-al doilea fiu al său. Apoi a venit deznodămîntul: în august 1988, la vîrsta de 90 de ani şi jumătate, Enzo Ferrari a încetat din viaţă. „Legenda vie" din Maranello a luat sfîrşit. În urma lui Ferrari rămîne amintirea unui om care a marcat profund, prin personalitatea sa, lumea industriei şi a sportului automobilistic.

Dumitru LAZĂR

Explicaţii foto:
Două maşini, două epoci: Ferrari 375 (anul 1951) şi Ferrari F.1-87-88 (anul 1988).







aro 4 × 4



autoturism

REVISTĂ EDITATĂ DE FEDERAȚIA AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

actualități

File de carnet

TELEX SPORTIV

ȘOSEAUA

PE O BANDĂ DE TELEX

OPINII
SUGESTII

meridiane

sport

NOUTĂȚI

SERVICE

DIALOG

ALBUM

EDUCAȚIE
CIVILIZAȚIE
PREVENIRE

METEO

ABONAMENTELE SE FAC LA OFICIILE POȘTALE, PRIN FACTORII POȘTALI ȘI DIFUZORII DIN ÎNTREPRINDERI ȘI INSTITUȚII.

CITITORII DIN STRĂINĂTATE SE POT ABONA PRIN ROMPRESFILATELIA — SECTORUL EXPORT-IMPORT-PRESĂ P.O. BOX 12201. TELEX 10376 PRSFIR BUCUREȘTI, CALEA GRIVIȚEI NR. 64—66.

almanah auto

